Der Bundesminister für Wirtschaft

I C 1 - 02 11 32

Bonn, den 25. März 1966

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Infrastruktur im nord- und ostbayerischen Raum**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Höhne, Dr. Stammberger, Hofmann (Kronach), Zebisch, Hirsch, Lautenschlager und Genossen**
— Drucksache V/406 —

Die oben genannte Kleine Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Herrn Bundesminister für Verkehr wie folgt:

1. Hat die Bayerische Staatsregierung der Bundesregierung ihre Pläne zur Verbesserung der Infrastruktur im nord- und ostbayerischen Raum vorgelegt?

Nach Auskunft der Bayerischen Staatsregierung handelt es sich bei den Plänen zur Verbesserung der Infrastruktur des nord- und ostbayerischen Raumes um Entwürfe der bayerischen Landesplanungsbehörden für

a) die bayerische Rhön,

b) den östlichen Oberpfälzer Wald und

c) den mittleren Bayerischen Wald.

Die Entwürfe dieser Pläne sind fertiggestellt. Die formelle Aufstellung erfolgt nach endgültiger Abstimmung mit den beteiligten bayerischen Ministerien durch den Bayerischen Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr. Die endgültigen Pläne werden den gesetzlichen Vorschriften entsprechend der Bundesregierung zu gegebener Zeit vorgelegt.

Daneben laufen zur Zeit Strukturuntersuchungen über Teilräume Ostbayerns. Das Bundesministerium für Wirtschaft ist bei diesen Arbeiten beteiligt, auch sie werden Vorschläge zur Verbesserung der Infrastruktur in den untersuchten Gebieten enthalten. Die Gutachten werden nach ihrer Fertigstellung ebenfalls der Bundesregierung zugeleitet.

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg,
Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

2. Sind die Streckenstillegungen der Deutschen Bundesbahn in diesen Plänen entsprechend berücksichtigt?

Durch rechtzeitige Beteiligung der obersten Landesverkehrsbehörden ist die Beurteilung von Rückwirkungen geplanter Einschränkungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn auf die Infrastrukturplanung der betroffenen Gebiete gewährleistet. Dies gilt grundsätzlich für alle Bereiche.

Ferner werden die Auswirkungen von Einschränkungsmaßnahmen besonders im Hinblick auf die Konsequenzen geprüft, die sich aus der Ablösung oder Ergänzung des Leistungsangebots der Schiene durch andere Verkehrsmittel ergeben.

Darüber hinaus ist der nord- und ostbayerische Raum zu seinem größten Teil Zonenrandgebiet. Die Bundesregierung hat in ihrem Verkehrspolitischen Programm für die 5. Wahlperiode der besonderen Stellung des Zonenrandgebietes erneut Rechnung getragen. Während für die verlustbringenden Strecken in den Zonenrandgebieten, die aus politischen Gründen weiter in Betrieb bleiben sollen, der Deutschen Bundesbahn ein entsprechender Ausgleich gemäß § 28 a Bundesbahngesetz in Aussicht gestellt wird, soll im übrigen nord- und ostbayerischen Raum durch optimale Verkehrsbedienung vermieden werden, den Bemühungen des Bundes um Strukturverbesserungen entgegenzuwirken.

3. Wurde durch den Ausbau des Straßennetzes dafür gesorgt, daß Streckenstillegungen der Bundesbahn im nord- und ostbayerischen Raum verkraftet werden können?

Sofern Streckenstillegungen der Deutschen Bundesbahn im nord- und ostbayerischen Raum außerhalb des Zonenrandgebietes infrage kommen, sind sowohl Bundesstraßen als auch die Staats- und Kreisstraßen in aller Regel leistungsfähig genug und in einem Ausbauzustand, daß sie den zusätzlichen Verkehr aufnehmen können, so daß eventuelle Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Straße bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen nicht ins Gewicht fallen.

Es ist jedoch nicht auszuschließen, daß bei ungewöhnlichen Witterungsverhältnissen wie auch während der Zeit des Frostaufganges Lastbeschränkungen zum Schutze frostgefährdeter Straßen vorgesehen werden müssen; dadurch kann die Verkehrsbedienung über die Straße kurzfristig beeinträchtigt werden. Hier ist aber die Möglichkeit gegeben, in gewissem Rahmen durch Gewährung von Ausnahmegenehmigungen zu helfen.

4. Ist bei Stillegung von Bundesbahnstrecken die Übertragung der Beförderungspflicht auf die privaten Beförderungsmittel (Fracht- und Personenverkehr) beabsichtigt?

Die Stillegungen werden sich auf Bundesbahnstrecken beschränken, deren Verkehrsaufkommen infolge der bereits vollzogenen Abwanderung zur Straße nur noch sehr gering ist. Bei der Prüfung werden entsprechend dem von der Bundesregierung

beschlossenen Verkehrspolitischen Programm vom 26. Januar 1966 die besonderen Verhältnisse in den betroffenen Bereichen berücksichtigt werden.

Erfahrungsgemäß ist gerade im Bereich der Nebenbahnen die Motorisierung durch die Beschaffung privater Kraftfahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr und durch Einsatz von Omnibussen besonders weit fortgeschritten. Insbesondere bestehen im Einzugsbereich solcher Nebenbahnen in aller Regel Omnibuslinienverkehre, auf die der Schienenverkehr weitgehend abgewandert ist. Für diese Linien besteht nach §§ 21 und 22 des Personenbeförderungsgesetzes vom 21. März 1961 sowohl die Betriebspflicht wie die Beförderungspflicht. Selbstverständlich sind auch neu hinzutretende Unternehmen des Omnibuslinienverkehrs diesen Verpflichtungen unterworfen.

In bezug auf die Beförderung von Frachtgut, soweit es sich um Wagenladungsverkehr handelt, dürfte die Einführung der Beförderungspflicht für die privaten Beförderungsmittel nicht erforderlich sein. Die Ersatzbedienung durch die Unternehmer des Straßengüterverkehrs dürfte daher allgemein auch ohne Einführung der Beförderungspflicht gesichert sein. Sofern der Stückgutverkehr auf der Eisenbahn nicht bereits gänzlich durch Abwanderung zum Erliegen gekommen ist, wird jeweils angestrebt, die Beförderung einem Unternehmer zu übertragen, der sich verpflichtet, die Zu- und Abrollung des im Einzugsgebiet der stillzulegenden Nebenbahn aufkommenden Kleingutes zu und von dem nächsten geeigneten Bahnhof der Deutschen Bundesbahn zu übernehmen.

Schmücker